

Der neue Audi A3  
setzt sportliche  
Akzente, auch in der  
Diesel-Version

# Wer A sagt

*Die Plattform des künftigen Golf  
kommt schon auf die Straße,  
im **Audi A3**. Im Test der jüngste Spross  
der Ingolstädter, mit neuem  
Vierventil-Diesel und 140 PS. ▷*



16-Zoll-Räder sind serienmäßig. Der neue Vierventiler zeigt sich modisch verschalt. Gut platzierter Drehknopf fürs Infotainment



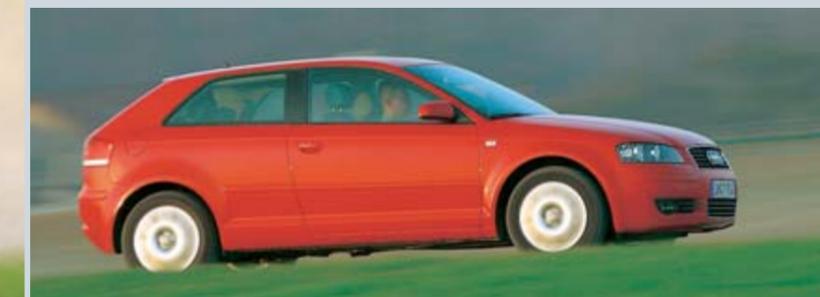
Die Heckpartie bekommt vor allem durch die Neugestaltung der Leuchten ein prägnanteres Profil



Mit einem Volumen von 350 Litern zeigt der Kofferraum ein brauchbares Format. Die Rücksitzlehne ist, wie üblich, klappbar



Die Qualität der Vordersitze ist ausgezeichnet, Sitzposition inklusive. Hinten reicht der Raum aus, die Kopffreiheit ist knapp



Im Westen nichts Neues. In der Silhouette ähnelt der neue A3 seinem Vorgänger. Der  $c_w$ -Wert der Karosserie beträgt nur 0,32

Aufsehen erregt man nicht gerade mit dem neuen Audi. Ein Passat-Fahrer wendet beim Überholen auf der Autobahn kurz den Kopf, aber vielleicht gilt der Blick auch dem gerade rechts landenden Mäusebussard. Audi hat sich beim A3-Styling zurückgehalten.

In einer Zeit, in der die Formgestalter teilweise so mutig geworden sind, dass ihre Produkte, wie im Falle Renault Avantime, schon nach kurzer Bauzeit eingestellt werden müssen, ist dies nachvollziehbar. Man hat die Grundlinie beibehalten, die neue Karosserie um fünf Zentimeter verlängert, um

drei verbreitert und einen Zentimeter Höhe abgeknappst. Athletischer, muskulöser soll das neue Auto wirken.

Das heißt nicht, dass der neue A3 genauso aussieht wie sein 1996 debütierender Vorgänger. Vor allem die Frontpartie bekommt durch den dynamischen Schnitt der Scheinwerfer und die optische Betonung des Grills eine grimmige Miene. Audi spricht von einem „selbstbewussten und offensiven Charakter“ – Styling und Fahrertypus sollen wenigstens ab und zu übereinstimmen.

Stämmig stehen die 205er-Pneus in den Radkästen und unterstreichen den optischen

Gesamteindruck von einem Zweitürer, den Audi selbst als „Premium-Sportler“ in der Kompakt-Klasse sieht, ein Auto also, das dem familienbetonten neuen Golf wohl in der technischen Substanz, nicht aber in der geistigen Ausrichtung vergleichbar sein soll.

Zu viel Nützlichkeit muss man also gar nicht erwarten. Zwar ist der Radstand im Vergleich mit dem Vorgänger um 6,5 Zentimeter gewachsen, aber das Hintersitzen ist immer noch kein reines Vergnügen. Trotz Easy-Entry-Funktion der schön konturierten Vordersitze ist vor allem der Ausstieg schwierig und der Einstieg nicht leicht.

Dann sitzt man, hat zwar ausreichenden Beinraum, aber eine zu geringe Kopffreiheit.

Wer bei diesem Zweitürer Coupé-Maßstäbe anlegt, wird sich weniger beklagen, auch wegen des großzügig bemessenen Kofferraums und seiner 350 Liter Inhalt. Doch das wahre Vergnügen wartet vorne. Sitze und Sitzposition sind ausgezeichnet, eine Fahr-Maschine steht hier, die ihren Besitzer umgibt wie ein gut geschnittener Anzug, bei dem es ja auch nicht darauf ankommt, wieviel in seine Taschen passt. Dass man Premium ist, dokumentiert das Interieur. Nichts wirkt billig, die Farben sind gut abgestimmt, al-

les fasst sich gut an, sogar der Lichtschalter, der bei Betätigung kein ordinäres Knacken, sondern ein elegantes Klacken von sich gibt.

Keine Experimente bei den Instrumenten und den Bedienungshebeln. Etwas Besseres als Rundinstrumente gibt es nun mal nicht, und bei Audi ist man offensichtlich nicht unglücklich darüber, hier einen Maßstab gesetzt zu haben.

Progressivität und Konservatismus halten sich im neuen A3 die Waage. Man kommt auf Antrieb mit ihm zurecht und erzielt auch auf diesem Wege einen Wohlfühl-Effekt, der bei zu viel Fortschritt manchmal auf

der Strecke bleibt. Die Basis-Ausstattung namens Attraction ist weder mager noch üppig. Elektrische Fensterheber gehören dazu, ebenso Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung und ein höhenverstellbarer Fahrersitz.

Wer genau hinsieht, entdeckt noch eine Neuerung, die etwas im Verborgenen liegt. Das Gaspedal ist neu, jetzt die klassische lange, geriffelte Platte, hier wie ein Symbol für einen auch motorischen Aufbruch. Beim Testwagen steckt hinter diesem Pedal eine umfangreiche Weiterentwicklung des im VW-Konzern weit verbreiteten Pumpe-Düse-Diesels. Er hat

nicht nur eine über die Bohrung gewachsene Hubraumerhöhung auf zwei Liter hinter sich, sondern bekam einen Vierventil-Zylinderkopf. 140 PS stehen bei diesem Direkteinspritzer nun zur Verfügung, dazu gibt es ein geradezu monumentales Drehmoment von 320 Newtonmetern ab 1750 Umdrehungen.

Hört sich gut an, auch wenn dieses 4,20-Meter-Auto inzwischen 1445 Kilogramm auf die Waage bringt. Sogar akustisch. Bislang haben die Pumpe-Düse-Diesels von Audi und VW ihre Meriten gesammelt durch Antrittsstärke und günstigen Verbrauch, im Geräusch sind sie ohne Verwöhn-Aroma. Der ers-

te Vierventiler dieser Gattung ist mit seinen reibungsoptimierten Rollenschlepphebeln und den beiden obenliegenden Nockenwellen schon im Leerlauf ein Schritt nach vorne. Das Aufdringliche im Tonfall ist gemildert, die Verbrennung scheint weicher, der akustische Abstand zu den Common-Rail-Dieseln der Konkurrenz ist etwas kleiner geworden. Ohne Anfahrtschwäche löst sich der neue Diesel aus den Startlöchern und zeigt schon auf den ersten Kilometern, dass er nicht nur an Leistung, sondern vor allem an Kultiviertheit zugelegt hat.

Das Knurren in den unteren Gängen, ausgeprägt bei den

# AUDI A3 2.0 TDI ATTRACTION

140 PS (103 kW), 0–100 km/h 9,3 s, Höchstgeschwindigkeit 207 km/h, Verbrauch 6,8 L/100 km, 22 500 Euro

## TESTWERTE

### FAHRLEISTUNGEN

|                           |          |
|---------------------------|----------|
| Beschleunigung            |          |
| 0 – 60 km/h               | 4,1      |
| 0 – 80 km/h               | 6,5      |
| 0 – 100 km/h              | 9,3      |
| 0 – 120 km/h              | 13,7     |
| 0 – 130 km/h              | 15,8     |
| 0 – 140 km/h              | 18,4     |
| 400 m mit stehendem Start | 16,8     |
| Höchstgeschwindigkeit     | 207 km/h |

### ELASTIZITÄT

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| 60 – 100 km/h im IV./V. Gang | 6,4/9,5 |
| 80 – 120 km/h im IV./V. Gang | 6,8/9,0 |
| 60 – 100 km/h im VI. Gang    | 15,3    |
| 80 – 120 km/h im VI. Gang    | 12,3    |

### FAHRVERSUCHE

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Slalom 18 m leer/bel.     | 61,7/57,6   |
| ISO-Wedelgasse leer/bel.  | 124,1/121,5 |
| VDA-Ausweichgasse         |             |
| Einfahrtgeschw. leer/bel. | 68/63       |
| Ausfahrtgeschw. leer/bel. | 61/56       |

### VERBRAUCH

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| Diesel                    |     |
| min (ams-Verbrauchsrunde) | 4,7 |
| maximal                   | 9,5 |
| Testverbrauch             | 6,8 |
| Reichweite in km          | 809 |

### AUSSENGERÄUSCH

|  |       |
|--|-------|
| Stand-/Fahrgeräusch (EG)               | 79/72 |
| beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.) | 77    |
| konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)   | 75    |

### INNENGERÄUSCH

|                              |      |     |    |     |
|------------------------------|------|-----|----|-----|
| Gang                         | III. | IV. | V. | VI. |
| bei 50 km/h                  | 66   | 64  | 62 | 62  |
| bei 80 km/h                  | 70   | 67  | 66 | 65  |
| bei 100 km/h                 | 72   | 71  | 68 | 68  |
| bei 120 km/h                 | 72   | 71  | 70 |     |
| bei 130 km/h                 | 73   | 72  | 71 |     |
| bei 140 km/h                 | 75   | 74  | 73 |     |
| bei 160 km/h                 | 77   | 75  |    |     |
| Standgeräusch                | 48   |     |    |     |
| Maximalgeräusch im III. Gang | 76   |     |    |     |

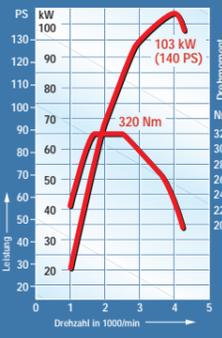
### TACHOMETERABWEICHUNG

|         |          |
|---------|----------|
| Anzeige | effektiv |
| 80      | 77       |
| 100     | 96       |
| 130     | 126      |

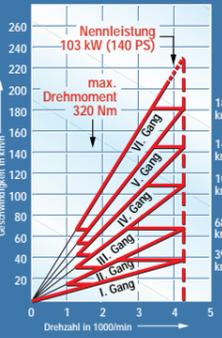
### BREMSWEG/VERZÖGERUNG

|  |            |
|--|------------|
| aus 100 km/h kalt (leer)                 | 37,1/10,4  |
| aus 100 km/h kalt (belad.)               | 37,1/10,4  |
| aus 100 km/h warm (belad.)               | 37,1/10,4  |
| aus 80% Höchstgeschwindigkeit (166 km/h) | 100,8/10,5 |

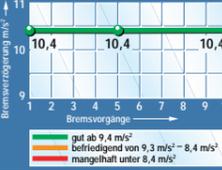
## LEISTUNGSDIAGRAMM



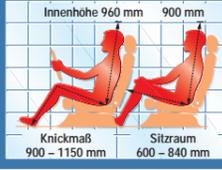
## GETRIEBEDIAGRAMM



## BREMSDIAGRAMM



## INNENRAUM



## TECHNISCHE DATEN

### MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Pumpe-Düse) vorn quer mit Abgas-turbolader und Ladeluftkühler. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spiel-ausgleich betätigt, elektronische Kraftstoff-einspritzung.

**LEISTUNG** 103 kW (140 PS) bei 4000/min  
Spez. Leistung 52,3 kW/L (71,1 PS/L)  
Hubraum 1968 cm³  
Bohrung × Hub 81,0 × 95,5 mm  
Verdichtungsverhältnis 18,0:1  
Maximaler Ladedruck 1,20 bar  
Max. Drehmoment 320 Nm bei 1750/min  
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenn Drehzahl 12,7 m/s. Ölinhalt Motor 3,8 L, Kühlsystem-inhalt 8,6 L.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**  
Vorderradantrieb, EDS, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,77, II. 2,09, III. 1,32, IV. 0,98, V. 0,78, VI. 0,62, R. 4,55. Achsantrieb 3,45:1.

**FAHRWERK**  
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1536 mm, Spurweite hinten 1517 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenküber-setzung 16,2:1. 3 Lenkradumdrehungen. Hy-draulische Zweikreisbremse mit Bremskraft-verstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen

### AUSSTATTUNG/PREISE

**GRUNDPREIS** Euro 22 500,-  
**TESTWAGENPREIS** Euro 29 475,-  
Mängel am Testwagen keine

### SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer-/Beifahrer-Airbag, Sidebags vorn, seitl. Kopfairbags vorn/hinten, elektr. Stabi-litätsprogramm, elektr. Fensterheber, Kopf-stützen 5-fach, Lenksäule einstellbar, geteilt umklappbare Rücksitze, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

### ZUSATZAUSSTATTUNG (✓ = SINNVOLL)

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| ✓ Außentemperaturanzeige    | 100,-  |
| ✓ Einparkhilfe              | 330,-  |
| ✓ Klimaautomatik            | 1390,- |
| ✓ Lederausstattung          | 1615,- |
| ✓ Leichtmetallräder 16 Zoll | 400,-  |
| ✓ Metallic-Lackierung       | 490,-  |
| ✓ el. Schiebedach           | 780,-  |
| ✓ Sitzheizung               | 320,-  |
| ✓ Xenonscheinwerfer         | 750,-  |

vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraft-begrenzer, Antiblockiersystem. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 6 1/2 J × 16, Reifengröße 205/55 R 16 W, Michelin Pilot Primacy.

### KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen und Heckklappe.  
Luftwiderstandsbeiwert  $c_w$  0,32  
Stirnfläche A 2,13 m²  
Luftwiderstandsindex  $c_w \times A$  0,69  
Länge/Breite/Höhe 4203/1765/1421 mm  
Radstand 2578 mm  
Wendekreis rechts/links 9,7/9,6 m  
Tankinhalt 55 L  
Leergewicht 1445 kg  
Gewichtsverteilung v/h 61,9/38,1%  
Zulässiges Gesamtgewicht 1900 kg  
Dachlast 75 kg  
Kofferraumvolumen 350–1100 L  
Zuladung 455 kg  
Zul. Anhängelast/gebremst 700/1400 kg

**INNENRAUM**  
Innenbreite vorn/hinten 1480/1440 mm  
Sitztiefe vorn/hinten 520/480 mm  
Normsitzraum 700 mm  
Lenkraddurchmesser 380 mm

### WARTUNG

nach Wartungsintervallanzeige

### VERBRAUCH (ECE-NORM)

|           |              |
|-----------|--------------|
| Stadt     | 7,2 L/100 km |
| über Land | 4,5 L/100 km |
| gesamt    | 5,5 L/100 km |

### ABGASWERTE

|                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| HC + NO <sub>x</sub> (Grenzwert) | 0,247 (0,3) g/km |
| CO (Grenzwert)                   | 0,096 (0,5) g/km |
| CO <sub>2</sub>                  | 149 g/km         |
| Partikel                         | 0,023 g/km       |

### UNTERHALTSKOSTEN

|   |        |
|---|--------|
| Steuer (Euro 4)   | 276,-  |
| Haftpflicht (TK 17, R 6)  | 966,-  |
| Teilkasko (TK 34, R 6) ohne SB  | 683,-  |
| Vollkasko (TK 20, R 6) mit 150 Euro SB  | 1785,- |
| Festkosten pro Jahr   | 1925,- |
| Betriebskosten/100 km   | 8,81   |
| Wertverlust/Jahr (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke) | 2000,- |

### GESAMTKOSTEN/KM\*

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| bei 15 000 km/Jahr | 0,35/0,22 |
| bei 30 000 km/Jahr | 0,23/0,15 |

### MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN\*

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| bei 15 000 km/Jahr | 439,-/271,- |
| bei 30 000 km/Jahr | 579,-/381,- |

### GARANTIE

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, 12 Jahre gegen Durchrostung. \* mit/ohne Wertverlust

## BEWERTUNG

Mit dem neuen A3 hat Audi ein Premium-Produkt in der Kompaktklasse auf die Räder gestellt. Sehr überzeugend ist der neue Diesel mit Vierventil-Zylinderkopf, der gute Fahrleistungen bei günstigem Verbrauch offeriert.

### KAROSSERIE

- + gutes Raumangebot vorne
- + hohe Funktionalität
- + hochwertiger Qualitätseindruck
- + schwieriger Ausstieg von hinten

### FAHRKOMFORT

- + sehr gute Sitze
- + geringes Geräuschniveau
- + insgesamt befriedigende Federung
- Schwächen auf kurzen Wellen

### ANTRIEB

- + sehr gute Fahrleistungen
- + hohes Durchzugsvermögen
- + gutes Drehvermögen
- + exakt schaltbares Sechsgang-Getriebe

### FAHREIGENSCHAFTEN

- + sicheres Kurvenverhalten
- + sehr gute Handlichkeit
- + exakte Lenkung
- + guter Geradeauslauf

### SICHERHEIT

- + gute Sicherheitsausstattung
- + standfeste Bremsen
- + ESP serienmäßig

### UMWELT

- + günstiger Verbrauch
- + schadstoffarm nach Euro 4

### KOSTEN

- + lange Wartungsintervalle
- + 12-Jahres-Gar. gegen Durchrostung
- keine Drei-Jahres-Garantie

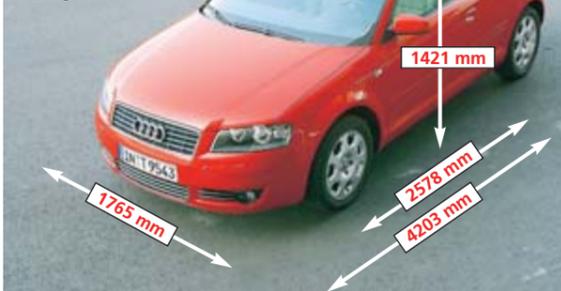


Das Audi-Cockpit zeigt mit seiner Materialgüte einen hohen Appetitlichkeitsgrad. Positiv auch die gute Funktionalität



Audi A3 beim Slalom. Das neue Auto zeigt sich agil und bietet gute Beherrschbarkeit

Neue Modelle werden fast immer länger, so auch der A3. Das Plus beträgt fünf Zentimeter, in der Breite ergibt sich ein Zuwachs von drei Zentimetern. Aber er wurde auch genau einen Zentimeter niedriger.



100- und 130-PS-Dieseln von VW, ist schwächer geworden, das Drehvermögen besser. Leicht geht der erste Vierventil-TDI zur Sache und zeigt nicht nur auf dem Papier seine büffel-hafte Durchzugskraft. Schon ab 1000 Umdrehungen lässt er sich in den unteren Gängen hochziehen, bei 1500 kommt Druck in die Sache, und zwischen 2000 und 4000 Touren herrscht eine besondere Art Leichtigkeit motorischen Seins. Dieser Diesel macht nicht nur an der Tankstelle Freude (Testverbrauch 6,8 Liter/100 Kilometer, Minimalverbrauch 4,5 Liter).

Die Zahlen sind ja auch nicht schlecht. 9,3 Sekunden von null auf 100 km/h, das war vor einiger Zeit noch Sportwagen-Domäne. Noch beeindruckender ist das Durchzugsvermögen des Direkteinspritzers, das zusammen mit den serien-

mäßigen sechs Gängen zu einem Paradoxon führt. Man hat Übersetzungen im Überfluss, aber man braucht sie nicht. Immerhin, das Schalten mit diesem Getriebe macht Spaß, vielleicht ist das sein wahrer Sinn. Der Sechste ist nicht zu lang geraten, auch auf der Landstraße ist man mit ihm meist gut aufgehoben, bei schneller Autobahnfahrt bleibt das Drehzahl-niveau moderat, das Durch-zugsvermögen betörend. Wer des ewigen Schaltens müde ist, kann hier alles im Sechsten machen, auch bergauf.

Akustisch tritt der Vierventiler ganz hinter die übrigen Geräusche zurück. 200 km/h werden zügig erreicht, der Geradeauslauf ist bestens, die neue elektromechanische Servolenkung gibt sich beim Rangieren extrem leichtgängig und verhaftet bei höherem Tempo in der

erwünschten Weise. Die Handlichkeit ist nicht zuletzt wegen der Lenkungsagilität und Exaktheit hervorragend, und auch wenn der Straßenverkehr kein Slalom ist, so hat man doch das dafür nötige Potenzial.

Die Fahrdynamik-Prüfungen zeigen jene Reserven, die auch in der neuen Vierlenker-Hinterachse stecken. Der A3 ist hier nicht nur schnell, sondern auch sehr gut beherrschbar, wobei auch der wohllosierte Einsatz des serienmäßigen ESP zu loben ist. Das Sicherheits-Extra nimmt kaum etwas weg von den möglichen hohen Querbesehleunigungen. Normalerweise untersteuert der A3 leicht, doch Gaswegnehmen im Kurvengrenzbereich lässt ein ganz leichtes Hineindreihen spürbar werden, dem aber nichts Bösar-tiges oder Überraschendes anhaftet. Auch diese Auslegung

betont das sportliche Package, hinzu kommen, ganz im Sinne hoher aktiver Fahrsicherheit, hervorragend verzögernde und fadingfreie Bremsen.

Auf nicht ganz so hohem Niveau liegt der Federungskomfort. Die Grundfederung ist ganz im Sinne des Wagen-Charakters straff gehalten, und es besteht eine leichte Schwäche auf kurzen Unebenheiten. Insgesamt wird man dennoch nicht klagen. Die Gesamt-abstimmung der Federung ist geglückt, frei von wirklichen Härten, und damit ist der A3 ein Auto, in dem man es zumindest in der ersten Reihe sehr gut aushält.

Keine Frage, Audis jüngstes Kind hat Rasse. Nicht nur für Freunde des Hauses könnte er zur Ah-Klasse werden.

Text: Klaus Westrup  
Fotos: Hans-Dieter Seufert